

LE HARAS DE POMPADOUR ET L'ÉLEVAGE DU CHEVAL EN LIMOUSIN DES ORIGINES AU DÉBUT DU XX^e SIÈCLE

PAR

FRANÇOISE GRANGES

SOURCES

Ont été utilisés pour cette étude des documents de diverse nature conservés soit aux Archives nationales (essentiellement dans les sous-séries O¹ et F¹⁰), aux Archives départementales de la Corrèze, de la Creuse et de la Haute-Vienne (surtout dans la série M), au haras national de Pompadour et dans les archives privées du haras de Nexon et du château de Combas, établissements situés tous deux en Haute-Vienne.

INTRODUCTION

La race chevaline du Limousin, bien qu'elle ait joui depuis des temps très anciens d'une grande renommée à travers toute l'Europe, n'a jamais été étudiée en profondeur à partir des documents originaux, car hippologues ou érudits locaux se contentaient de retranscrire, fidèle ou embellie, la légende que les siècles précédents avaient forgée à son propos.

Le berceau du cheval limousin comprend les actuels départements de la Corrèze, de la Creuse et de la Haute-Vienne, qui ont longtemps formé la circonscription de base du haras de Pompadour et auxquels peuvent s'adjoindre les arrondissements voisins, en de nombreux points similaires, situés dans la partie occidentale de la Charente et septentrionale de la Dordogne.

Dès l'époque préhistorique, comme en témoignent les figurations rupestres de Lascaux notamment, cette contrée connut la présence du cheval, précocement modifié par les alliances répétées avec des reproducteurs étrangers : si ce cheval indigène bénéficia surtout de l'influence des fines races orientales, pour lesquelles il montra constamment une particulière affinité, il fut souvent croisé, à défaut, avec l'espagnol, ou encore, sans grand succès, avec des représentants des espèces massives, communes et lymphatiques du Nord de l'Europe.

Façonné par ces divers éléments, c'était un animal de petite taille (1,40 m à 1,55 m), fortement charpenté, élégant et énergique, qui présentait des variantes locales : plus distingué en Haute-Vienne, plus rustique en Creuse, il apparaissait de moindre mérite en Corrèze. Ses traditionnelles qualités d'adresse et d'endurance en firent un précieux compagnon de manège, de chasse, de guerre ou des simples travaux domestiques, avant de le promouvoir également au rang de coursier d'hippodrome.

PREMIÈRE PARTIE

L'ANCIEN RÉGIME (JUSQU'À 1791)

CHAPITRE PREMIER

DE L'ANTIQUITÉ À L'ÂGE CLASSIQUE (JUSQU'À LA FIN DU XVII^e SIÈCLE)

Dès l'époque gauloise étaient à l'honneur en pays limousin la production et le commerce des chevaux, activités qui ne cessèrent de se développer à partir du Moyen Âge, où nobles, ecclésiastiques et bourgeois se piquaient de posséder leurs haras particuliers, dans lesquels les pensionnaires étaient en général placés chez des métayers fréquemment fort négligents et peu soigneux.

Les élèves issus de ces établissements étaient sur place d'un usage restreint, car les travaux agricoles y étaient effectués de préférence par les bœufs ou les mulets. A part les montures conservées pour le transport, l'agrément ou la bataille, la majorité des poulains (de 1690 à 1732 furent saillies chaque année

environ 1 500 juments recensées) quittaient la province dès leur jeune âge, vendus directement aux amateurs, voire troqués, ou conduits aux foires de la région, dont les mieux achalandées se tenaient, au printemps et à l'automne, à Châlus et à Limoges, et qui permettaient à de nombreux seigneurs du Centre ou du Midi, principalement aquitains et espagnols, de se fournir en jeunes produits qu'ils finiraient d'élever avantageusement sur des sols plus riches.

CHAPITRE II

L'INTERVENTION DE L'ÉTAT DANS L'INDUSTRIE CHEVALINE DU LIMOUSIN ET LA FONDATION DU HARAS DE POMPADOUR

(FIN DU XVII^e SIÈCLE-1761)

Jusqu'à la fin du XVII^e siècle, l'équilibre s'était maintenu entre l'offre et la demande. A partir de cette époque, bien que le prestige du cheval limousin demeurât intact, les prix se mirent à monter, tandis que la production diminuait constamment, contrariée surtout par les pertes causées par les réquisitions, par le tarissement, en raison de graves difficultés financières et politiques, de l'approvisionnement en étalons orientaux de mérite, par l'exil à la cour, enfin, des seigneurs locaux.

Colbert, le premier, s'attacha à résoudre la crise, grâce à la promulgation, en 1665, d'un « Règlement » légèrement remanié en 1717, qui instituait le système des « gardes-étalons », particuliers agréés auxquels le roi fournissait des reproducteurs (200 étalons royaux environ furent ainsi placés en Limousin de 1690 à 1754) dont l'entretien était à la charge du bénéficiaire, moyennant l'octroi de divers privilèges et de la perception du prix du saut. D'autres mesures étaient en outre destinées à encourager les possesseurs de belles juments à les garder comme poulinières.

Malheureusement, le manque d'argent et l'incompétence des responsables provinciaux entravèrent la réalisation de ce programme, auquel fut bientôt substituée l'implantation, dans les principales régions d'élevage, de dépôts centraux d'étalons tenus par des agents royaux capables : parmi les premiers établissements ainsi créés figure le haras de Pompadour, en Corrèze, ancienne possession seigneuriale des marquis du lieu, vendu en 1745 par le dernier héritier, le prince de Conti, à la favorite du roi Louis XV, Jeanne-Antoinette Poisson, qui y installa en 1751 un éphémère élevage, avant de s'en défaire à son tour, en 1760. Après être passées entre plusieurs mains, les terres de Pompadour échurent enfin au roi, par voie d'échange, le 25 mars 1761.

CHAPITRE III

GRANDEUR ET DÉCADENCE DU HARAS ROYAL DE POMPADOUR

(1761-1791)

Dès le mois de septembre 1671, le haras royal de Pompadour fut doté d'un « intendant général », Bernard Lamoureux de Chaumont, administrateur avisé qui agrandit les domaines, aménagea les bâtiments et s'entoura d'un personnel dévoué.

Constitué autour d'un noyau primitif de cinq étalons et de juments enlevées aux écuries de Versailles, le cheptel chevalin de Pompadour s'enrichit rapidement, grâce à des achats effectués tant hors des frontières du royaume que dans la région : en 1779 il se montait à 186 têtes. Quant au financement de l'entreprise, il était assuré par une imposition de 30 000, puis 40 000 livres levée sur la province, ainsi que par les ressources propres des domaines.

Les dirigeants de l'établissement commirent l'erreur d'orienter délibérément leur politique de redressement vers la production de montures d'élite, dont l'entretien délicat et onéreux n'était accessible qu'à une petite coterie de propriétaires fortunés, tandis que la masse des éleveurs modestes, qui livraient la plupart de leurs poulains aux officiers de remonte de l'armée, s'estimaient lésés par ce favoritisme : aussi, malgré l'incontestable progrès numérique réalisé, les habitants consignèrent-ils dans leurs Cahiers de doléances de sévères griefs à l'encontre du haras royal, qui, conformément à leurs vœux, fut supprimé en mai 1791.

DEUXIÈME PARTIE

LE XIX^e ET LE DÉBUT DU XX^e SIÈCLE (1791-1914)

CHAPITRE PREMIER

LES TENTATIVES DE RECONSTRUCTION POST-RÉVOLUTIONNAIRES

(1791-1833)

La hâtive condamnation à mort du haras de Pompadour se révéla cependant impuissante à juguler la crise, car le mal était plus profond qu'une simple maladresse administrative : face aux alarmantes conséquences des réquisitions révolutionnaires, qui avaient confisqué le plus clair des chevaux limousins,

au grand découragement des éleveurs, le décret du 2 germinal an III s'empessa de ranimer l'établissement limousin qui, faute de moyens suffisants et d'une direction éclairée, végéta jusqu'en 1806, où l'Empereur, par le décret du 4 juillet, entreprit de réorganiser l'Administration des haras défailante.

Résultats tangibles des considérables efforts financiers et hippologiques entrepris alors, on constata dès les années suivantes une nette augmentation dans le nombre des juments menées chaque printemps à la saillie des étalons de l'État, un afflux croissant de poulains et de clients aux foires de la région, ainsi qu'une sensible bonification dans le type des produits indigènes.

Mais ce progrès fut interrompu par la brutale suppression, en 1825, de la jumenterie de Pompadour, à un moment où le modèle que l'on y prônait, celui du métis indigène fortement teinté de sang oriental, succombait devant le pur-sang anglais, prodige de vitesse dont la mise en vedette se légitimait par l'importation, grâce aux émigrés, des goûts britanniques, ainsi que par l'amélioration générale des conditions de transport. Néanmoins, l'établissement corrézien retrouva son titre de haras en 1833.

CHAPITRE II

LE RELÈVEMENT DU HARAS DE POMPADOUR ET LA CRÉATION DE LA RACE ANGLO-ARABE (1833-1861)

La renaissance du haras de Pompadour eut pour artisan Antoine de Lespinats, nommé directeur en 1834, qui se préoccupa d'aménager rationnellement les pacages, de surveiller l'alimentation et l'hygiène des pensionnaires, de leur offrir un exercice approprié. L'entreprise une fois lancée, son successeur Eugène Gayot (1843-1846) put se consacrer à mettre en pratique le projet longuement mûri de créer un « pur-sang français », l'anglo-arabe, héritier à la fois de la rapidité de l'anglais et de la résistance de l'arabe; il ne négligea cependant pas de favoriser l'élevage du cheval indigène, en collaboration avec la Société d'encouragement de Pompadour, fondée en 1843, organisatrice de l'exportation des poulains limousins dans des provinces plus riches et donatrice de primes ainsi que de prix de course.

Cette œuvre fut de nouveau mise en péril par la suppression, en 1861, de la jumenterie de Pompadour, à cause de l'ascension d'une nouvelle vedette : le demi-sang normand, carrossier le plus apte à tirer d'importants véhicules à allures vives, en rapport avec les exigences des communications du temps.

CHAPITRE III

HEURS ET MALHEURS DU LIMOUSIN HIPPIQUE : L'ANGLO-NORMAND ET LE DEMI-SANG LIMOUSIN (1861-1914)

Les paysans limousins accueillirent avec allégresse l'avènement du carrossier anglo-normand, qui passait pour peu onéreux d'entretien et promis à une

vente facile. Cette reconversion eut pour conséquence immédiate un bouleversement radical de la hiérarchie des départements limousins en matière chevaline, au profit de la Creuse, dont les conditions climatiques et géologiques favorisaient naturellement une production rustique et commune.

Mais les petits éleveurs pauvres durent bientôt déchanter, lorsqu'ils constatèrent que la réussite des étalons normands en Limousin était liée à deux conditions impératives, difficiles à respecter : des partenaires assorties et des soins attentifs. Aussi s'empressa-t-on de revenir à l'améliorateur de race pure, et donc de rouvrir la jumenterie de Pompadour, en 1874.

L'expérience de l'anglo-normand se révéla toutefois, à la longue, bénéfique, car ses meilleurs descendants, alliés à des reproducteurs de race pure, contribuèrent à former le « demi-sang limousin », héritier des vertus séculaires de l'ancien cheval indigène, mais étoffé, fortifié et grandi sous l'influence de ses ancêtres normands.

Ainsi, au début du ^{xx}e siècle, les éleveurs limousins, soutenus par les libéralités gouvernementales (distribution de primes aux chevaux de selle et de service, fourniture par l'armée de juments réformées aptes à devenir poulinières) et par l'action d'organismes locaux (syndicats hippiques, écoles de dressage), étaient enfin parvenus à faire naître un animal utile et rentable, aussi satisfaisant pour les producteurs que pour les acheteurs.

TROISIÈME PARTIE

UNE INSTITUTION EN MARGE : LES COURSES (1808-1914)

CHAPITRE PREMIER

LES COURSES DE TULLE (1808-1814)

Instituées en application du décret impérial du 13 fructidor an XIII, les premières courses officielles disputées en Limousin furent établies en Corrèze. Dans ce département où sévissait, à la suite de la tourmente révolutionnaire, un grave marasme de l'industrie chevaline, les débuts, en 1808, des